Gesetz-Sammlung
für die
Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 46.

(Nr. 7745.) Staatsvertrag zwischen Preußen und der freien Hansestadt Bremen wegen Herstellung einer Eisenbahn von Uelzen nach Langwedel. Vom 17. Juli 1870.

Seine Majestät der König von Preußen und der Senat der freien Hansestadt Bremen, von dem Wunsche geleitet, die Eisenbahnverbindungen zwischen den beiderseitigen Staatsgebieten zu vermehren, haben Behufs einer hierüber zu treffenden Vereinbarung zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der König von Preußen:
Allerhöchstihren Geheimen Regierungsrath Hermann Duddenhausen,

der Senat der freien Hansestadt Bremen:
den Senator Friedrich Ludolf Grave,

welche vorbehaltlich der Ratifikation nachstehenden Vertrag abgeschlossen haben.

Artikel I.

Die Königlich Preußische Regierung gestattet der freien Hansestadt Bremen, eine für Rechnung der letzteren zu bauende und zu betreibende Lokomotiv-Eisenbahn von Uelzen nach Langwedel Behufs Anschlusses derselben einerseits an die von Stendal nach Uelzen und andererseits von Langwedel nach Bremen führende Eisenbahn herzustellen.

Die Feststellung der Bahnlinie in ihrer vollständigen Durchführung durch alle Zwischenpunkte, die Bestimmung der Orte, wo nach Maaßgabe des Verkehrsbedürfnisses jetzt oder künftig Stationen für den Personen- oder Güterverkehr anzulegen sind, und die Genehmigung der speziellen Bauprojekte bleibt dem Königlich Preußischen Handelsministerium vorbehalten.

Die Bahn wird für ein Doppelgeleise eingerichtet, jedoch vorläufig nur mit Einem Schienengeleise versehen und mit dem dem Verkehrsbedürfnisse entsprechenden Betriebsmaterial ausgerüstet.

Artikel II.

Die Landeshoheit über die Bahnstrecke bleibt der Königlich Preußischen Re-

Ausgegeben zu Berlin den 14. November 1870.

Regierung ausdrücklich vorbehalten. Auch sollen an der Bahnstrecke nur die Hoheitszeichen des Preußischen Staates errichtet werden dürfen.

Die Bahnbeamten sind rücksichtlich der Disziplin der kompetenten Aufsichtsbehörde, im Uebrigen aber den Preußischen Gesetzen und Behörden unterworfen.

Artikel III.

Auf dies Eisenbahn-Unternehmen sollen die in dem betreffenden Preußischen Landestheile geltenden gesetzlichen Vorschriften über die Expropriation und das Recht zu vorübergehender Benutzung fremder Grundstücke für Eisenbahnzwecke Anwendung finden.

Bezüglich des Baues und Betriebes der Bahn ist die freie Hansestadt Bremen den bestehenden und künftigen Preußischen Landesgesetzen und insbesondere den Bestimmungen des Preußischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838. über die Verpflichtungen der Eisenbahngesellschaften in ihrem Verhältnisse zum Preußischen Staate und zum Publikum unterworfen.

Demnach finden auf das Unternehmen auch das Gesetz vom 16. März 1867. über die Eisenbahnabgabe, sowie etwa künftig noch ergehende desfallsige Vorschriften Anwendung.

Artikel IV.

Die von der freien Hansestadt Bremen für Bau und Betrieb der Bahn einzusetzende Verwaltung muß in Preußen ihr Domizil haben.

Diese Verwaltung hat in allen die Bahn betreffenden Angelegenheiten gegenüber dem Preußischen Staate und gegenüber dem Publikum die völlig uneingeschränkte Befugniß, die freie Hansestadt Bremen zu vertreten.

Die Verwaltung ist wegen aller Entschädigungsansprüche, welche in Folge des Baues und Betriebes der Bahn erhoben werden, der Entscheidung der zuständigen Königlichen Gerichte unterworfen, und sollen die gegen sie in Vertretung der freien Hansestadt Bremen rechtskräftig ergehenden gerichtlichen und Administrativ-Entscheidungen ohne Weiteres für die freie Hansestadt Bremen verbindlich sein.

Behufs der technischen Leitung des Baues und Betriebes der Bahn ist zum Mitgliede oder Vorstande dieser Verwaltung ein Beamter zu bestellen, welcher die formelle Qualifikation zum Königlich Preußischen Eisenbahnbaumeister besitzen muß. Die Wahl dieses Beamten und die demselben zu ertheilende Geschäftsinstruktion bedarf der Genehmigung des Königlich Preußischen Handelsministeriums.

Es bleibt eine besondere Vereinbarung zwischen dem Königlich Preußischen Handelsministerium und der freien Hansestadt Bremen darüber vorbehalten, ob und unter welchen Bedingungen die Preußische Regierung die Ausführung des Baues der Bahn für Rechnung der freien Hansestadt Bremen übernehmen will.

Artikel V.

Der Eisenbahn-Unternehmer hat den Anordnungen, welche wegen polizeilicher Beaufsichtigung der beim Eisenbahnbau beschäftigten Arbeiter getroffen werden, pünktlich nachzukommen und die aus diesen Anordnungen erwachsenden Ausgaben, insbesondere auch die durch die etwaige Anstellung eines besonderen Po-

Polizei-Aufsichtspersonals entstehenden Kosten, zu tragen. Er ist verpflichtet, die nöthigen Zuschüsse zu der in Gemäßheit des Gesetzes vom 21. Dezember 1846. (Gesetz-Samml. für 1847. S. 21.) für die Bauarbeiter einzurichtenden Krankenkasse zu leisten.

Nicht minder wird Unternehmer den Anforderungen der zuständigen Behörde wegen Genügung des kirchlichen Bedürfnisses der beim Bau beschäftigten Beamten und Arbeiter bereitwillig Folge leisten und erforderlichen Falles auch die Tragung der dadurch etwa bedingten Kosten übernehmen.

Artikel VI.

Dem Preußischen Staate bleibt vorbehalten:

a) die Genehmigung, nöthigenfalls auch die Abänderung des Fahrplanes;

b) die Genehmigung der Tarife für den Personen- ꝛc. und Güterverkehr, sowie jeder Abänderung derselben.

Die freie Hansestadt Bremen wird den Personentransport in vier Wagenklassen bewirken und ist auf Verlangen Preußens verpflichtet, auf der Bahn bei größeren Entfernungen den Einpfennigtarif für den Transport von Kohlen und Koaks und event. der übrigen im Artikel 45. der Verfassung des Norddeutschen Bundes bezeichneten Gegenstände einzuführen.

Die freie Hansestadt Bremen übernimmt die Verpflichtung, soweit das Königlich Preußische Handelsministerium es im Verkehrsinteresse für nöthig erachtet, jederzeit auf dessen Verlangen künftig mit anderen in- und ausländischen Bahnverwaltungen für die Beförderung von Personen und Gütern einen durchgehenden Verkehr mittelst direkter Expeditionen und direkter Tarife zu errichten und hierbei insbesondere auch in ein gegenseitiges Durchgehen der Transportmittel gegen die übliche, nöthigenfalls vom Königlich Preußischen Handelsministerium festzusetzende Vergütung zu willigen. Bezüglich dieser direkten Tarife ist die freie Hansestadt Bremen verpflichtet, auf Verlangen des Königlich Preußischen Handelsministeriums auf Ihrer in diesem neu einzurichtenden durchgehenden Verkehre zu berührenden Strecke den niedrigsten Tarif-Einheitssatz pro Zentner und Meile zuzugestehen, welchen Sie auf dieser Strecke für die gleichartigen Transportgegenstände in Ihrem Lokaltarife erhebt.

Sollte Sie jedoch in einem anderen durchgehenden Verkehre für jene Strecke Ihrer Bahn einen unter den Lokaltarif-Einheitssatz pro Zentner und Meile ermäßigten Satz pro Zentner und Meile beziehen, so muß Sie für jene Strecke diesen ermäßigten Tarifsatz auch in dem neu zu errichtenden durchgehenden Verkehre auf Verlangen des Königlich Preußischen Handelsministeriums zugestehen.

Für durchgehende Gütertransporte wird die Erhebung einer Expeditionsgebühr für die Bahn von Langwedel nach Uelzen ausgeschlossen, wenn weder die ursprüngliche Versand- noch die letzte Adreßstation an dieser Bahn liegt.

Die vorbezeichnete Verpflichtung der freien Hansestadt Bremen zur Einrichtung eines direkten Verkehrs und zum Zugeständnisse des vorbezeichneten Tarifsatzes wird jedoch durch die Bereitwilligkeit der anderen betheiligten Eisenbahnverwaltungen bedingt, in diesem Verkehre ihren Tarif nach denselben Grund-

sätzen zu normiren und somit für ihre in dem einzurichtenden durchgehenden Verkehre zu benutzende Strecke den niedrigsten Tarif-Einheitssatz pro Zentner und Meile zuzugestehen, welchen sie auf dieser Strecke für gleichartige Transportgegenstände in ihrem Lokalverkehr resp. in einem anderen durchgehenden Verkehr erheben.

Sollte die freie Hansestadt Bremen zum Zwecke der Einrichtung eines neuen direkten durchgehenden Verkehrs das gleiche Zugeständniß, wie es vorstehend präzisirt ist, von einer anderen Bahnverwaltung fordern und die letztere ohne von dem Königlichen Handelsministerium für zulänglich erachtete Gründe sich weigern, auf den von der freien Hansestadt Bremen vorgeschlagenen direkten Verkehr überhaupt einzugehen oder jenes Zugeständniß in Betreff des Tarifsatzes zu machen, so ist die freie Hansestadt Bremen an das Ihrerseits auf Erfordern des Preußischen Handelsministeriums für einen direkten Verkehr, an welchem die sich weigerlich haltende Bahnverwaltung mitbetheiligt ist, gemachte frühere Zugeständniß nicht mehr gebunden.

Es soll namentlich auf die Förderung eines durchgehenden, möglichst einheitlich zu gestaltenden Personen- und Güterverkehrs zwischen Berlin und Bremen über die Route Langwedel-Uelzen Bedacht genommen, und sollen insbesondere im Personenverkehre die Schnell- und Personenzüge möglichst im direkten Anschlusse ohne Wagenwechsel über die Strecke Bremen-Langwedel durchgeführt werden.

Artikel VII.

In Bezug auf die Beförderung von Truppen, Militaireffekten und sonstigen Armeebedürfnissen hat Unternehmer die Verpflichtungen zu erfüllen, welche von dem Bundesrathe des Norddeutschen Bundes für die Staatsbahnen im Bundesgebiete festgestellt sind oder später festgestellt werden möchten.

Artikel VIII.

Der Postverwaltung des Norddeutschen Bundes gegenüber erkennt der Unternehmer das Reglement vom 1. Januar 1868. über die Verhältnisse der Post zu den Staats-Eisenbahnen nebst den dazu ergehenden Abänderungen und Ergänzungen als maaßgebend für die zu erbauende Bahn an.

Artikel IX.

Der Bundes-Telegraphenverwaltung gegenüber hat Unternehmer diejenigen Verpflichtungen zu übernehmen, welche von dem Bundesrathe des Norddeutschen Bundes für die Eisenbahnen im Bundesgebiete festgestellt sind oder später für die Staatsbahnen im Bundesgebiete anderweit festgestellt werden möchten.

Artikel X.

Die freie Hansestadt Bremen ist verpflichtet, nach Maaßgabe der jetzt und künftig für die Preußischen Staats-Eisenbahnen bestehenden Grundsätze für ihre Beamten und Arbeiter Pensions-, Wittwenverpflegungs- und Unterstützungskassen einzurichten und zu denselben die erforderlichen Beiträge zu leisten.

Artikel XI.

Die freie Hansestadt Bremen ist verpflichtet, die in der Anlage zum §. 8.

des

des Königlich Preußischen Reglements über die Civilversorgung und Civilanstellung der Militairpersonen des Heeres und der Marine vom Feldwebel abwärts vom 16./20. Juni 1867. unter I. und II. 1., C. aufgeführten Unterbeamtenstellen, beziehungsweise die demselben entsprechenden Stellen mit Militairanwärtern des Bundesheeres, soweit dieselben das 35ste Lebensjahr noch nicht zurückgelegt haben, zu besetzen.

Artikel XII.

Anderen Unternehmern bleibt sowohl der Anschluß an die Bahn mittelst Zweigbahnen, als die Benutzung der ersteren gegen zu vereinbarende, eventuell vom Königlichen Handelsministerium festzusetzende Fracht- oder Bahngeldsätze vorbehalten.

Artikel XIII.

Die Königlich Preußische Regierung behält sich das Recht vor, die Bahn von Uelzen nach Langwedel nebst allem zu ihr zu rechnenden Zubehör nach Ablauf von 30 Jahren, vom Tage der Betriebseröffnung an gerechnet, oder auch später, nach einer mindestens Ein Jahr vorher zu machenden Ankündigung gegen Erstattung des Anlagekapitals zu erwerben.

Insofern zur Zeit der Erwerbung der Zustand der Bahn gegen die ursprüngliche Anlage sich wesentlich verschlechtert haben möchte, soll jedoch von dem zu erstattenden Anlagekapital nach einem durch Sachverständige zu bestimmenden Prozentsatze ein dem dermaligen Zustande entsprechender Abzug gemacht werden.

Artikel XIV.

Unter Genehmigung des Königlichen Handelsministeriums kann die freie Hansestadt Bremen einer anderen Eisenbahnverwaltung den gesammten Betrieb der Bahn durch besonderen Vertrag überlassen.

Zur Veräußerung der Bahn wird die Zustimmung der Preußischen Staats-Regierung gleichfalls vorbehalten.

Artikel XV.

Gegenwärtiger Vertrag soll zur Ertheilung der Eingangs vorbehaltenen Ratifikation vorgelegt und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden binnen 12 Wochen zu Berlin bewirkt werden.

Zur Beurkundung haben die beiderseitigen Bevollmächtigten diesen Vertrag in zwei gleichlautenden Ausfertigungen unter Beidrückung ihrer Siegel eigenhändig unterzeichnet.

So geschehen zu Berlin, den 17. Juli 1870.

Hermann Duddenhausen. (L. S.) Friedrich Ludolf Grave. (L. S.)

Vorstehender Vertrag ist ratifizirt worden und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden hat stattgefunden.

 (Nr. 7746.)

(Nr. 7746.) Allerhöchster Erlaß vom 8. Oktober 1870., betreffend den Tarif, nach welchem das Brückengeld an der Lippebrücke am Flahm bei Wesel zu erheben ist.

Den mit Ihrem Berichte vom 30. September d. J. vorgelegten Tarif zur Erhebung des Brückengeldes an der Lippebrücke am Flahm bei Wesel habe Ich vollzogen und lasse Ihnen denselben zur weiteren Veranlassung hierneben wieder zugehen.

Dieser Erlaß und der Tarif sind durch die Gesetz-Sammlung zu veröffentlichen.

Hauptquartier Versailles, den 8. Oktober 1870.

Wilhelm.

Gr. v. Itzenplitz. Campbausen.

An den Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten und den Finanzminister.

Tarif,

nach welchem das Brückengeld an der Lippebrücke am Flahm bei Wesel zu erheben ist.

Vom 8. Oktober 1870.

Es wird entrichtet:

	Sgr.	Pf.
A. Von Fuhrwerk einschließlich der Schlitten:		
I. Zum Fortschaffen von Personen, als Extraposten, Kutschen, Kaleschen, Kabriolets 2c., für jedes Zugthier	1	.
II. Zum Fortschaffen von Lasten,		
1) von beladenem, d. h. von solchem, worauf sich außer dessen Zubehör und außer dem Futter für höchstens drei Tage an anderen Gegenständen mehr als zwei Zentner befinden, für jedes Zugthier	2	.
2) von unbeladenem	.	6
Ausnahmen. Von gewöhnlichen, mit landwirthschaftlichen Gegenständen beladenen Landfuhrwerken und Schlitten, sowie von Fuhren mit Brennmaterialien zum eigenen Heizungs- und gewöhnlichen landwirthschaftlichen Bedarf, einschließlich desjenigen für die mit der Landwirthschaft verbundenen Brau- und Brennereien, für jedes Zugthier	.	6

B. Von

B. Von unangespannten Thieren:

	Sgr.	Pf.
I. Von jedem Pferde, Maulthier oder Maulesel mit oder ohne Reiter oder Last	.	6
II. Von jedem Stück Rindvieh oder Esel	.	3
III. Von jedem Fohlen, Kalb, Schwein, Ferkel, Schaaf, Lamm und von jeder Ziege	.	1

Befreiungen.

Brückengeld wird nicht erhoben:

1) von Pferden und Maulthieren, welche den Hofhaltungen des Königlichen Hauses oder den Königlichen Gestüten, imgleichen den Hofhaltungen des Fürstlichen Hauses Hohenzollern angehören;

2) von Armee-Fuhrwerken und von Fuhrwerken und Thieren, welche Militair auf dem Marsche bei sich führt; von Pferden, welche von Offizieren oder in deren Kategorie stehenden Militairbeamten im Dienste und in Dienstuniform geritten werden, imgleichen von den unangespannten etatsmäßigen Dienstpferden der Offiziere, wenn dieselben zu dienstlichen Zwecken die Offiziere begleiten oder besonders geführt werden, jedoch im letzteren Falle nur, sofern die Führer sich durch die von der Regierung ausgestellte Marschroute oder durch die von der oberen Militairbehörde ertheilte Order ausweisen; ferner vom Militair aller Grade, und von Militairbeamten in Uniform, von letzteren auch, wenn sie nicht uniformirt sind, insofern sie sich darüber ausweisen, daß der Uebergang in Dienstangelegenheiten geschehe; endlich von Kriegsreservisten, Landwehrmännern und Rekruten auf dem Wege zu ihren Korps, oder zur Uebung, und von da zurück, wenn ein Unteroffizier oder Offizier in Uniform sie führt, oder wenn sie durch die Einberufungsorder oder den Kriegsreservepaß sich ausweisen. Ebenso von den für die Landwehr-Kavallerie Seitens der Kreise zu stellenden Pferden, sowie von den zu deren Beförderung dienenden Beipferden, sowohl auf dem Hinwege zum Gestellungsorte, als auf dem Rückwege von da, auf Vorzeigung eines von dem betreffenden Landrathe über die Zahl und Bestimmung der Pferde auszustellenden Zeugnisses, gleichviel, ob die Pferde sich im Eigenthum von Privaten befinden, oder von den Kreiskommunen zu dem fraglichen Zwecke angekauft sind;

3) von Fuhrwerken und Thieren, deren sich mit Freikarten versehene öffentliche Beamte auf Dienstreisen innerhalb ihrer Geschäftsbezirke bedienen;

4) von ordinairen Posten, einschließlich der Schnell-, Kariol- und Reitposten nebst Beiwagen, imgleichen von öffentlichen Kurieren und Estafetten und von allen von Postbeförderung leer zurückkehrenden Wagen und Pferden;

5) von Fuhrwerken und Thieren, mittelst deren Transporte für Rechnung des Staates geschehen, auf Vorzeigung von Freipässen, von Vorspannfuhren

fuhren auf der Hin- und Rückreise, wenn sie sich als solche durch die Bescheinigungen der Ortsbehörde, imgleichen von Lieferungsfuhren, ebenfalls auf der Hin- und Rückreise, wenn sie sich als solche durch den Fahrbefehl ausweisen;

6) von Feuerlöschungs-, Kreis- und Gemeinde-Hülfsfuhren, von Armen- und Arrestantenfuhren;

7) von allen Düngerfuhren, einschließlich des leeren Fuhrwerks;

8) von Wirthschaftsvieh und von Bestellungs- und Erndtefuhren;

9) von Fuhren mit Baumaterialien zum eigenen Bedarf;

10) von Fuhrwerken, die Chausseebaumaterialien anfahren, sofern nicht durch die Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten und der Finanzen Ausnahmen angeordnet werden;

11) von unbeladenen gewöhnlichen Landfuhrwerken und Schlitten.

12) Hinsichtlich der in Betreff der Brückengelds-Entrichtung rechtlich begründeten besonderen Verhältnisse wird durch den gegenwärtigen Tarif nichts geändert.

Zusätzliche Bestimmungen.

1) Jeder Führer von Fuhrwerk und Vieh muß bei der Hebestelle anhalten, auch wenn er nicht verpflichtet ist, Brückengeld zu bezahlen. Nur hinsichtlich der Postillone, welche Postfuhrwerke führen, findet, wenn sie zuvor in das Horn stoßen, eine Ausnahme statt.

2) Zu der für den Abgabenbetrag maaßgebenden Bespannung eines Fuhrwerks werden sowohl die zur Zeit der Berührung der Hebestelle angespannten, als auch alle diejenigen Thiere gerechnet, welche, ohne augenscheinlich eine andere Bestimmung zu haben, bei dem Fuhrwerke befindlich sind.

Hauptquartier Versailles, den 8. Oktober 1870.

(L. S.) Wilhelm.

Gr. v. Itzenplitz. Camphausen.

Redigirt im Büreau des Staats-Ministeriums.

Berlin, gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).